

Bogotá D.C., junio 9 de 2020
2004

Honorable Senador
HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Presidente
Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado
SENADO DE LA REPÚBLICA
Ciudad

cc. Doctora
CARMEN LIGIA VALDERRAMA
Viceministra
MINISTERIO DE TRANSPORTE

cc. Ingeniero
LUIS FELIPE LOTA
Director
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley No. 284 de 2018 Cámara - 027 de 2019 Senado: “por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”

Honorable Senador Serpa:

En virtud del proyecto de ley de la referencia y dada la importancia que reviste para las empresas agremiadas en **FENALCO**, muy respetuosamente queremos presentarle las siguientes consideraciones y observaciones al articulado, las cuales esperamos sean tenidas en cuenta por la Comisión, antes de aprobar la Ley.

CONSIDERACIONES GENERALES

La economía global enfrenta pérdidas "abismales" por la pandemia del coronavirus y la recuperación se verá obstaculizada por la escasez de recursos, indicó en días pasados el presidente del Banco Mundial, David Malpass. Colombia no es la excepción; ANIF publicó, que “el escenario

Presidencia Nacional

macroeconómico del país podría ser más complejo, con una desaceleración del PIB hacia el rango 0,5% y 1%".

“Para poder resistir la crisis actual, Colombia tiene grandes retos en medidas económicas y regulatorias” afirmó Juan Pablo Ronderos, director de MAP Economis and Business Advisors.

Desde **FENALCO** fomentamos el interés de cuidar la vida y de promover la seguridad vial en Colombia, pero consideramos que una propuesta como la sugerida en el Proyecto de Ley, **resulta altamente inconveniente** en el contexto actual, tanto en el ámbito económico (por los costos adicionales que generará) como en el ámbito social; en momentos donde reina la incertidumbre sobre el futuro de los servicios que prestan nuestros afiliados y la existencia de sus compañías.

HIPERREGULACION/TRAMITES ENGORROSOS

Un estudio de **FENALCO** demostró que la hiperregulación incide directamente en el clima de los negocios por el altísimo grado de inseguridad jurídica. Este planteamiento fue acogido por el Gobierno Nacional, que comprometido con hacer más fácil su relación con los ciudadanos, empresarios y organizaciones sociales, adelantó la campaña "Estado simple, Colombia Ágil".

Para dar continuidad a esta campaña, y con el fin de revisar los trámites que están consagrados en normas de rango legal, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, otorgó facultades extraordinarias al Presidente de la República para expedir un decreto con fuerza de ley con el objeto de simplificar, suprimir o reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.

Desde **FENALCO**, hemos trabajado, no sólo en la consolidación organizada de los trámites engorrosos, sino en un inventario de normativa innecesaria, obsoleta e incumplible, de la cual consideramos que este Proyecto de Ley formará parte. Lo anterior basados en dos puntos: 1) No tiene en cuenta uno de los pilares del Gobierno Nacional: “reducir costos y/o cargas a la regulación” y 2) Duplicidad en materia regulatoria.

DUPLICIDAD EN MATERIA REGULATORIA

No podemos desconocer el hecho que ya existe una obligación legal para las empresas (sin importar el sector económico) de implementar y adoptar debidamente en los términos de ley los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (en adelante PESV). Su diseño y ejecución van de la mano con: 1) el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), 2) los Sistemas de Calidad adoptados por las empresas, y 3) los esquemas de manejo de riesgo -que recomiendan que los PESV sean herramientas efectivas para ser usadas por las compañías con el fin de disminuir costos y mejorar el servicio-.

A continuación, y para su pronta referencia, hemos elaborado un cuadro comparativo entre el documento objeto de comentarios y las observaciones realizadas por **FENALCO**, el cual presentamos a continuación:

PROYECTO DE DECRETO PESV	OBSERVACIONES FENALCO
<p>Artículo 1°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Art 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad personal a peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.</p> <p>Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégico de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser</p>	<p>Consideramos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Altamente inconveniente e innecesario ampliar la cobertura del diseño e implementación de los PESV. Al pasar de 10 vehículos a “toda persona natural o jurídica”. 2) Que los esquemas de revisión o avales pueden llegar a generar “trámites administrativos discrecionales” dirigidos a empresas que representan un porcentaje mínimo del problema de la seguridad vial en Colombia. 3) Que los avales en su momento se convirtieron en un cuello de botella: tanto para quienes desarrollan estas

Presidencia Nacional

<p>ajustados en lo que se requiera. Estos Planes (PESV) desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido: los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar..... Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.</p>	<p>acciones (ya que por su excesiva formalidad generó costos innecesarios), como para quienes las revisan (Superintendencia de Transporte y las autoridades locales).</p> <p>Con base en lo anterior, este artículo fue reformado por el art 110° del Decreto Ley 2106 de 2019, eliminando expresamente el Aval.</p>
<p>Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Art 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables. 2) Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos 	<p>Obligar a las empresas a registrar sus PESV consideramos en un trámite innecesario.</p> <p>“El pacto por una gestión pública efectiva precisa la necesidad de una transformación en la Administración Pública que permita lograr una institucionalidad efectiva, <u>mejorar el desempeño de los sectores e instituciones en términos de eficiencia y eficacia</u>, eliminar las duplicidades y la colisión de funciones y competencias y fortalecer la coordinación y el rol del Estado como agente regulador” (Tomado del Decreto Ley 2106 de 2019).</p> <p>En actualidad cuando una autoridad requiere verificar el PESV puede acudir a la empresa, solicitar sus soportes, evidencias y realizar sobre el mismo cualquier actividad de supervisión, es más, el mismo documento ya debe estar articulado con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.</p> <p>Respecto a los esquemas propuestos, al existir un ente técnico como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sugerimos que esta adopte “La Guía Metodológica</p>

<p>automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan a los peatones y ciclistas de su entidad.....</p>	<p>para la Elaboración de un PESV”, expedida con la Resolución 1565 de junio de 2014.</p>
<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Art 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen.....</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas</p>	<p>El articulo aporta la definición de usuarios vulnerables, relacionándola con el objeto social de las empresas. Sugerimos hacer más específica la redacción, al considerar esta definición muy general.</p> <p>El párrafo transitorio crea una obligación que solo puede surtirse ante un organismo de apoyo al tránsito, lo que crea un mercado específico.</p>
<p>Artículo 4°. Adiciónese el Artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Art 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para</p>	<p>Si con la presente Ley se van a crear obligaciones a la ANSV con cargo a sus ingresos para desarrollar, producir y entregar materiales didácticos para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como crear los materiales requeridos para capacitar o rehabilitar conductores.</p> <p>Consideramos que estos deben ser públicos y de acceso para TODOS los actores en materia de seguridad vial (no únicamente para ser entregado a los organismos de apoyo).</p> <p>Las empresas de transporte deben ser destinatarias de estos materiales, así</p>



FENALCO

LA FUERZA QUE UNE

<p>capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.....</p>	<p>como diversos actores que hoy apoyan y promueven la seguridad vial, como: el SENA, las instituciones educativas, las aseguradoras, los gremios, las asociaciones civiles, entre otros.</p>
<p>Artículo 7°. Régimen de Transición.</p> <p>Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato.....</p>	<p>Consideramos que es un artículo bastante confuso: Es llamado “Régimen de Transición”, pero crea un registro para conductores del servicio de taxi; genera obligaciones para las autoridades de tránsito, etc.</p> <p>No habla de la “transición” de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p>
<p>Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.</p> <p>Parágrafo 1. Las autoridades de seguridad vial podrán determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</p> <p>Parágrafo 2. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos</p>	<p>Hoy en día existen infinidad de posibilidades para acceder a servicios relacionados con la seguridad vial.</p> <p>Encargar UNICAMENTE a los Organismos de Apoyo al Tránsito para realizar las actividades descritas en este artículo, sería un error. Aún más grave por desconocer la existencia de otros actores (SENA, universidades, aseguradoras, ARL, ETC). Se incurriría en el desconocimiento del principio de la libre competencia cuyo instrumento de origen legal es la abogacía de la competencia.</p> <p>No consideramos oportuno que se cree la posibilidad de que las Autoridades de Seguridad Vial puedan determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales.</p> <p>Volvemos con la duplicidad en materia regulatoria. En este caso hacemos</p>

Presidencia Nacional

Cra 4 No 19 – 85 (Piso 7) - Email: paulacardona@fenalco.com.co



FENALCO
LA FUERZA QUE UNE

<p>requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán mantener los Centros de Reconocimiento de Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia de la clínica o el certificado, gozará de reservas legal y solo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.</p> <p>Parágrafo 4. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales.....</p>	<p>referencia a la certificación ante la ANSV para los profesionales con capacitación en seguridad vial.</p> <p>Hoy existen múltiples actividades que generan experticia en la materia; la Ley debe articular este grupo de personas para servir a la comunidad, de tal manera que médicos, psicólogos, ingenieros, tecnólogos y técnicos con formación en seguridad vial, gestores de seguridad vial, auditores de seguridad vial, gestores de flotas, gestores de vías y responsables de sistemas de gestión en normas como ISO 39001 “Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial”, entre otros, puedan apoyar los procesos misionales de las empresas de transporte y la sociedad en general.</p>
<p>Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones.....</p>	<p>Este sistema sancionatorio corresponde a la articulación de los PESV con los Organismos de Apoyo al Tránsito. Motivo por el cual no lo encontramos procedente.</p>
<p>Artículo 14°. Obligación de los PESV como requisito para contratar con el Estado.</p> <p>Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial.</p>	<p>Considerar los PESV como una obligación para contratar con el Estado, no es pertinente.</p>

Presidencia Nacional

Cra 4 No 19 – 85 (Piso 7) - Email: paulacardona@fenalco.com.co



FENALCO
LA FUERZA QUE UNE

Adicional a las observaciones anteriores, surgen los siguientes interrogantes:

1. El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1565 de 2014, por la cual expide la Guía metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. ¿Habrá algún cambio en el modelo propuesto en dicha Resolución?
2. ¿Qué sucederá con los PESV presentados hasta el momentos ?
3. Para el caso de las empresas que cuentan con agencias o sucursales en varias ciudades del país. ¿Se deben elaborar tantos PESV como agencias o sucursales existan?, o ¿con uno para toda la empresa es suficiente?
4. De acuerdo con el artículo 11 del decreto 2851 de 2013 las empresas que prestan su servicio a nivel nacional debían radicar su PESV, ante la SUPERTRANSPORTE. Sin embargo, con el proyecto de decreto será la Agencia Nacional de Seguridad Vial la encargada del control y seguimiento de los mismos. Teniendo en cuenta lo anterior, ¿Se debe presentar nuevamente el PESV ante la ANSV? o ¿la ANSV hará un empalme para recibir y adoptar las observaciones hechas al PESV, por la SUPERTRANSPORTE?.

Agradezco de antemano la atención prestada.

Reciba mi más cordial saludo,

JAIME ALBERTO CABAL SANCLEMENTE

Presidente

Presidencia Nacional

Cra 4 No 19 – 85 (Piso 7) - Email: paulacardona@fenalco.com.co